

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и управление бизнес-процессами»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ И.Р. Руйга
«_____» _____ 20__ г

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

**Совершенствование механизмов управления транспортно-
логистической системы региона
38.04.02 «Менеджмент»
38.04.02.00.08 «Инновационный менеджмент»**

Научный руководитель	_____	д.э.н., доцент	Л.Р. Батукова
Выпускник	_____		Е.С. Лукьяненко
Рецензент	_____	канд.экон.наук,	Т.Г. Шереметова

руководитель Центра научного
мониторинга, анализа и прогноза
Управления науки и инноваций
ФГБОУ ВО «Красноярский
аграрный университет»

Красноярск 2017

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Совершенствование механизмов управления транспортно-логистической системы Красноярского края» содержит 103 страниц текстового документа, 100 использованных источника, 17 рисунков, 9 таблиц.

ЛОГИСТИКА, ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ, СИСТЕМА, ИННОВАЦИИ

Цель исследования – совершенствование механизма управления транспортно-логистической системы региона

Объект исследования – транспортно-логистическая система

Предмет исследования – существующий механизм управления транспортно-логистической системы Красноярского края

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- 1) проанализировать мировой и российский опыт управления транспортно-логистической системой;
- 2) исследовать существующие методы и механизмы транспортно-логистической системой;
- 3) выявить роль инноваций в процессе формирования механизмов управления транспортно-логистической системой региона;
- 4) разработать механизм управления транспортно-логистической системой региона;
- 5) оценить эффективность предложенного механизма.

В результате проведенного исследования было доказано влияние инноваций на механизм управления транспортно-логистической системы, была разработана модель механизма инновационного развития транспортно-логистической системы Красноярского края, В рамках механизма предложены инструменты управления перевозкой писем, бандеролей, посылок и негабаритного груза.

Результаты проведенного исследования были апробированы на базе группы компаний ООО «Автоколонна 1967».

Summary

Graduation qualification work on "Improving the management mechanisms of the transport and logistics system of the Krasnoyarsk Territory" contains 103 pages of a text document, 100 sources used, 17 figures, 9 tables.

LOGISTICS, TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM,
MANAGEMENT MECHANISM, SYSTEM, INNOVATION

The purpose of the study is to improve the mechanism for managing the transport and logistics system in the region

Object of research - transport and logistics system

The subject of the study is the existing mechanism for the management of the transport and logistics system of the Krasnoyarsk Territory

To achieve this goal, it is necessary to solve the following tasks:

1) analyze the global and Russian experience in the management of the transport and logistics system;

2) to investigate the existing methods and mechanisms of the transport and logistics system;

3) to reveal the role of innovations in the process of formation of mechanisms for managing the transport and logistics system in the region;

4) to develop a mechanism for managing the transport and logistics system of the region;

5) evaluate the effectiveness of the proposed mechanism.

As a result of the research, the influence of innovations on the management mechanism of the transport and logistics system was proved, the model of the mechanism for the innovative development of the transport and logistics system of the Krasnoyarsk Territory was developed. The mechanism proposed management of the transportation of letters, parcels, parcels and oversized cargo.

The results of the research were tested on the basis of the group of companies LLC Avtokolonna 1967.

СОДЕРЖАНИЕ

Реферат	2
Summary	3
Содержание	4
Введение	5
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ	10
1.1 Теоретико-методологические основы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы	10
1.2 Исследование особенностей и проблем управления инновационным развитием транспортно-логистической системы	24
1.3 Анализ отечественного и зарубежного опыта управления инновационным развитием транспортно-логистической системой	39
ГЛАВА 2. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ	50
2.1 Анализ состояния и перспектив развития транспортно-логистической системы Красноярского края	50
2.2 Исследование системы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края	61
2.3 Разработка концептуальных механизмов управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края	67
ГЛАВА 3. МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫМ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ	76
3.1 Разработка предложений по совершенствованию механизма управления транспортно-логистической системой Красноярского края	76
3.2 Оценка экономической эффективности разработанного предложения по совершенствованию механизма управления транспортно-логистической системой Красноярского края	87
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	90
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ	92
ПРИЛОЖЕНИЕ А	102
ПРИЛОЖЕНИЕ Б	103

ВВЕДЕНИЕ

Логистика получала свое интенсивное развитие только в 70-х г. прошлого века в мировой практике. В России логистику начали изучать сравнительно недавно, поэтому данная сфера является малоизученной. В большинстве случаев логистику рассматривают как процесс доставки грузов, хотя логистика подразумевает системный подход к управлению материальным, информационным, финансовым и потоком услуг.

Разрозненность в рассмотрении логистики не позволяет ей встать на путь инновационного развития, так как элементы развиваются неравномерно.

Транспортно-логистическая система также слабо развита как и логистика в целом, так как определённые элементы развиваются достаточно быстро и инновационные технологии только приветствуются, а другие элементы практически остаются на месте. По этой причине транспортно-логистическая система функционирует не в полную силу или отсутствует на региональном уровне как таковая.

В сложившихся условиях необходимо совершенствовать механизмы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края. Совершенствование механизма управления позволит определить приоритеты управления инновационным развитием, основные алгоритмы управления и необходимые методические инструменты. Это обеспечит системный подход к переходу транспортно-логистической системы Красноярского края на инновационный путь развития.

Актуальность темы исследования. Развитие на инновационной основе в Красноярском крае транспортно-логистической системы является необходимым условием для достижения конкурентоспособности на местных и зарубежных рынках, развития, до уровня современных требований и стандартов, институциональной и социальной систем общества. Так же, учитывая геоэкономическое расположение Красноярского края, это будет способствовать повышению конкурентоспособности других секторов и

отраслей экономики России в целом, которые смогут использовать вновь открывшиеся инфраструктурные возможности для коммерчески целесообразной транспортировки своих товаров транзитом через Красноярский край в другие регионы мира. Это, безусловно, будет способствовать и активизации использования российской транспортно-логистической системы международным бизнесом.

Степень разработанности проблемы. Теоретические и методические подходы к исследованию особенностей инновационного развития экономики представлены в трудах многих отечественных и зарубежных ученых-экономистов: Аньшина В.М., Балабанова И.Т., Белов А.М. Бовина А.А., Бочарова А.В., Бузырев В.В., Валдайцева С.В., Вертоковой Ю.В., Гольдштейна Г.И., Завлина П.Н., Ильенковой С.Д., Ленский Е.Г., Попов В.Л., Симоненко Е.С., Степанова И.С., Ткаченко В.Я., Шумпетера Й.А. и других, при этом особенности инновационного развития в дорожно-строительных организациях освещены в работах таких ученых, как: Бургунутдинов А.М., Бнатов А.Н., Иванова Л.Б., Кожин А.Г., Кочетков А.В., Онегин В. Е., Пичугин Е.С., Пугин К.Г., Старостина Ж. А., Фролов В.И., Ханина И.В., Юшков В.С., и другие.

Изучением проблем инновационного развития транспортно-логистической занимались такие ученые, как: Адамов, Н.А., Гавриш В.В., Гришаев С.П., Кожин А.Г., Костюченко В.В., Кошкарлова Т.В., Максимов А.Б., Меггс П.Б., Петрова А.В., Руцик Ю.О, Сергеев А.П., Титов А.А., Толочко О.Н., Ханина И.В. и другие.

С целью разработки рекомендаций по развитию системы управления транспортно-логистической системы на уровне региона, обратимся к изучению результатов исследований таких ученых, как: Ленц Х., Кейнс Д., Кейрос Ц., Гальперина З.М., Гасилова В.В., и другие.

Цель данного исследования заключается в совершенствовании механизмов управления транспортно-логистической системы Красноярского

края с учетом инновационного развития экономики Российской Федерации и Красноярского края.

Данная цель определила основные задачи, подлежащие решению в рамках диссертационной работы:

- изучить отечественный и зарубежный опыт управления инновационным развитием транспортно-логистических систем;

- выявить ключевые особенности, которые необходимо учитывать при разработке механизма управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края;

- разработать и обосновать механизм управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края.

Объектом исследования является механизм транспортно-логистической системы.

Предметом исследования является транспортно-логистическая система

Теоретической и методологической основой исследования являются работы отечественных и зарубежных ученых в области разработки инновационного развития экономики, исследования, посвященные анализу и определению подходов, методов и инструментов управления инновационным развитием транспортно-логистической системы, соответствующие законы, постановления органов государственного управления, управленческие и инструктивно-методические материалы.

Основные методы исследования. В качестве инструментов исследования использованы методы системного анализа, теорий инновационного и стратегического менеджмента, экспертных оценок, сравнительного и математического анализа, современные программные средства и др.

Информационной базой диссертационного исследования послужили данные органов статистики, органов законодательной и исполнительной власти регионов России, федеральных и региональных органов власти.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что на основе обобщения и уточнения существующих методов в теории инновационного управления, анализа фактического уровня инновационного развития транспортно-логистической системы планируется разработать и обосновать механизм управления инновационным развитием транспортно-логистической системы Красноярского края, включающую концептуальный подход к организации управления, приоритеты управления инновационным развитием, структурно-логические связи между основными участниками инновационного развития отрасли, методические инструменты управления инновационным развитием.

Практическая значимость Практическая значимость работы состоит в том, что ее основные теоретические разработки и методические положения будут полезны: для региональных и муниципальных органов, ответственных за организацию управления инновационным развитием; для институтов и организаций, обеспечивающих процессе инновационного развития отрасли; для компаний, так как это будет способствовать повышению эффективности управления инновационным развитием на внутриорганизационном уровне.

Результаты проведенного исследования были апробированы на базе группы компаний ООО «Автоколонна 1967».

В первой главе изложены теоретико-методологические основы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы.

Изучение основ управления инновационного развития транспортно-логистической системы, позволило сделать вывод, что России необходима совершенствовать механизм управления, который должен быть сформирована с учетом всех актуальных задач поставленных перед транспортно-логистической системой региона.

Автором проведено исследование проблем в области управления инновационным развитием транспортно-логистической системы, исследование особенностей, и анализ опыта управления инновационным развитие транспортно-логистической системы зарубежных стран.

Анализ теоретико-методологических основ управления инновационным развитием транспортно-логистической системы, позволил сделать вывод, что государственное регулирование инновационных процессов является основным источником развития транспортно-логистической системы. Но, как показывает мировой опыт, для существенного повышения эффективности инновационного развития данной сферы необходима активная вовлеченность и заинтересованность частного сектора.

Во второй главе проанализированы состояние и перспективы развития транспортно-логистической системы Красноярского края, исследована система поддержки инновационного развития транспортно-логистической системы в крае, предложена механизм управления инновационным развитием в транспортно-логистической системы Красноярского края.

Выводы. В работе предложен и описан механизм управления инновационным развитием транспортно-логистической системы, с помощью которого можно ожидать положительные перемены в инновационном развитии транспортно-логистической системы.

Третья глава посвящена процессу внедрения механизма управления инновационного развития транспортно-логистической системы Красноярского края. Проведена оценка экономической эффективности, предложенного механизма, на примере группы компаний ООО «Автоколонна 1967».

Вывод. Механизм управления может представлять большой интерес для разработки инновационной политики в России.

Таким образом, предположенный механизм позволит увеличить безопасность оказываемых услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами междугороднего и международного сообщения.

Глава 1 Теоретико-методологические основы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы региона

1.1 Теоретико-методологические основы управления инновационным развитием транспортно-логистической системы

В настоящее время существует несколько десятков определений термина логистика, в следствии чего однозначного определения логистики не существует, так как авторы выделяют отдельные стороны логистического управления.

Происхождение термина «логистика» в разные временные периоды трактуется по разному: в Древней Греции – *logistike* – счетное искусство или искусство рассуждения, вычисления, в Римской империи – правила распределения продовольствия, во времена Византийской империи – искусство снабжения армии и управления ее перемещением, то есть расчет пространства и времени [43].

Исторически можно проследить две основные трактовки термина, которые дошли до наших дней. Первая трактовка заключается в применении логистики в военной области, то есть управление войском, снабжением, определением места дислокации, транспортное обслуживание армии и прочее.

Вторая трактовка трактуется как математическая модель, так как данное понятие фигурировало в работах немецкого математика Г. Лейбница.

В соответствии со словарем терминов Российской академии наук под логистикой понимается – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, хранением и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до про производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, и материалов и полуфабрикатов, доведения готовой

продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [48].

Ряд ведущих российских ученых (д.т.н., проф. Миротин Л.Б., д.э.н., проф. Некрасов А.Г.) сформулировали краткое определение. В соответствии с этим определением логистика – зависящее от времени местоположение ресурсов, или стратегическое управление всей цепью поставок [69].

Одна из крупнейших логистических компаний (Major) определяет логистику, как науку, предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям. По мнению специалистов компании современный этап развития отрасли (2000-е годы) определяют два основных фактора: глобализация мировой экономики и глобальная научно-техническая революция, которые порождают новые потребности клиентов в логистических услугах.

Совет логистического менеджмента США (Council of Logistics Management) в 1976 г. выдвинул свое определение что такое логистика. Логистика – это процесс планирования и обеспечения (включая контроль) эффективного и непрерывного поступления товаров, услуг и сопутствующей информации оттуда, где они создаются, к потребителям, направленный на всемерное удовлетворение потребительских запросов.

Определение, предложенное Советом логистического менеджмента не охватывает все аспекты деятельности.

Оперативная задача логистики состоит в том, чтобы организовать такое географическое размещение источников сырья, незавершенного производства, запасов готовой продукции, которое отвечало бы потребностям в них и одновременно было бы сопряжено с минимальными возможными издержками. Именно благодаря логистике (управлению материальными потоками) в промышленно развитых странах сырье и

материалы поступают в свободные производственные мощности, а готовые продукты распределяются по маркетинговым каналам среди потребителей.

Объектом исследования логистики как науки и объектом управления логистики как сферы предпринимательства является система материальных и информационных, финансовых и других потоков.

Главными категориями логистики являются поток и запас.

Поток – один или множество объектов, воспринимаемое как единое целое, существующее как процесс на определенном временном интервале и измеряемое в абсолютных величинах (шт/мин, км/ч) [48].

Поток в определенный момент времени может быть запасом, так как запас характеризуется как объект не перемещаемый во времени и пространстве в отличие от потока.

Параметры, характеризующие поток [48]:

- начальный и конечный пункт;
- траектория пути;
- длина пути;
- скорость и время движения;
- промежуточные пункты;
- интенсивность.

Классификация потока:

- по отношению к рассматриваемой системе:
 - а) внутренние потоки;
 - б) внешние потоки.
- по степени непрерывности:
 - а) непрерывные потоки;
 - б) дискретные потоки.
- по степени регулярности:
 - а) детерминированные потоки
 - б) стохастические потоки

- по степени стабильности:
 - а) стабильные потоки
 - б) нестабильные потоки
- по степени изменчивости:
 - а) стационарные потоки
 - б) нестационарные потоки
- по характеру перемещения элементов потока:
 - а) равномерные потоки
 - б) неравномерные потоки
- по степени периодичности:
 - а) периодические потоки
 - б) непериодические потоки
- по степени сложности:
 - а) простые потоки
 - б) сложные потоки
- по степени соответствия изменения параметров потока заранее заданному ритму:
 - а) ритмичные потоки;
 - б) неритмичные потоки
- по степени управляемости:
 - а) управляемые потоки
 - б) неуправляемые потоки
- по степени упорядоченности элементов потока:
 - а) ламинированные потоки
 - б) турбулентные потоки

Основные виды потоков:

Материальный поток – это сырье, заготовки, комплектующие, НЗП, готовая продукция, рассматриваемые в процессе применения к ним

логистических операций (приемка, перегрузка, затаривание и пр.) в течение конкретного периода времени.

Информационный поток (information flow) – это сообщения (в любой форме, от устной до электронной), генерируемые первоначальным материальным потоком и предназначенные для осуществления управляющих функций.

Финансовый поток (financial flow) – это направленное движение финансовых средств, обращающихся в пределах логистической системы (склада, завода, банка), а также между ней и внешней средой, и взаимосвязанных с материальными или иными потоками.

Поток услуг – особый вид деятельности, удовлетворяющий общественные и личные потребности (транспортные, оптово-розничные, консультационные и т.д.).

Функциональное разделение[43]:

- логистика запасов;
- транспортная логистика;
- закупочная логистика;
- сбытовая (распределительная) логистика;
- логистика производственных процессов;
- логистика складирования;
- информационная логистика.

Согласованное взаимодействие материальных, информационных, финансовых потоков обеспечивается формированием транспортно-логистической системы.

Со структурной точки зрения, транспортно-логистическая система включает в себя такие субъекты, как [47]:

- грузоотправитель;
- грузополучатель;
- перевозчик.

С точки зрения динамики, транспортно-логистическая система представляет собой взаимосвязанную и взаимообусловленную совокупность процессов (потоков), основанную на принципах построения сложных систем, обеспечивающую товародвижение по воспроизводственному циклу с целью повышения ее эффективности.

Транспортно-логистическую систему образуют [55]:

- цель – синхронизация потоков и оптимизация количественных и качественных параметров логистического бизнес-процесса;
- субъект управления – грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик;
- объект управления: для грузоотправителя – продукция и транспорт; для перевозчика – транспорт. В целом для ТЛС объектом управления является бизнес-процесс с технологическими переделами: продукция – транспорт-продукция;
- процесс управления – информационный поток от субъекта к объекту управления, реализующий функции управления (планирование, организацию, координацию, мотивацию, контроль, учет и анализ) для достижения цели ТЛС;
- функция – обеспечение взаимодействия посредством координации и синхронизации составляющих операций бизнес-процесса и субъектов управления;
- катализатор – оптимизация временных и финансовых параметров;
- оснащение – труд, средства труда, предметы труда, необходимые и достаточные для реализации функции системы.

Следует отметить, что состав подсистем, элементов и связей, формирующих транспортно-логистическую систему, непостоянен, поскольку зависит от ряда факторов, таких как [56]:

- циклический характер функционирования системы;
- параметры объекта управления;
- характеристики субъекта управления;

- возмущающее воздействие внешней среды (положительное, отрицательное, влияние факторов);
- сложность определения границ ТЛС;
- уровень развития связей устойчивого взаимодействия по технологическим переделам;
- уровень самоорганизации субъектов управления ТЛС;
- уровень развитости и формализации организационно-экономического механизма в целом и его актуальных инструментов для эффективного управления.

Элементами транспортно-логистической системы являются прежде всего логистические операции.

Логистической операцией называется любое элементарное действие или совокупность действий, приводящих к преобразованию параметров материальных и/или связанных с ними информационных, финансовых и сервисных потоков, не подлежащих дальнейшей декомпозиции в рамках поставленной задачи администрирования или проектирования логистической системы.

В операционную логистическую деятельность включаются следующие элементы[73]:

- управление заказами;
- управление закупками;
- поддержка производства;
- дистрибьюция;
- транспортировка;
- управление запасами;
- складирование;
- грузопереработка;
- упаковка продукции.

Элементы транспортно-логистической системы можно рассматривать с точки зрения масштаба самой системы, то есть можно выделить макрологистические и микрологистические системы [76].

Макрологистическая система — это крупная система управления материальными потоками, охватывающая предприятия и организации промышленности, посреднические, торговые и транспортные организации различных ведомств, расположенных в разных регионах страны или в разных странах.

Макрологистическая система представляет собой определенную инфраструктуру экономики региона, страны или группы стран.

Элементами макрологистической транспортно-логистической системы региона выступают [76]:

- информационное обеспечение;
- финансовое обеспечение;
- налоговое обеспечение;
- нормативно-правовое обеспечение;
- научно-техническое и кадровое обеспечение.

Под информационным обеспечением понимается использование систем контроля и наблюдения, таких как глобальная информационная спутниковая система (ГЛОНАСС).

Финансовое обеспечение характеризуется разработкой программ по развитию транспортно-логистической системы с дальнейшим ее финансированием. Одним из примеров может быть федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России 2010-2020 годы».

Микрологистические системы являются подсистемами, структурными составляющими макрологистических систем. К ним относят различные производственные и торговые предприятия, территориально-производственные комплексы.

Микрологистические системы представляют собой класс внутрипроизводственных логистических систем, в состав которых входят

технологически связанные производства, объединенные единой инфраструктурой.

К Микрологическим транспортно-логистическим системам можно отнести управление заказами, управление закупками, поддержка производства, дистрибьюция, транспортировка, управление запасами, складирование, грузопереработка, упаковка продукции.

Взаимодействие элементов микро и макрологических и макрологических транспортно-логистических систем отражены на рисунке 1.

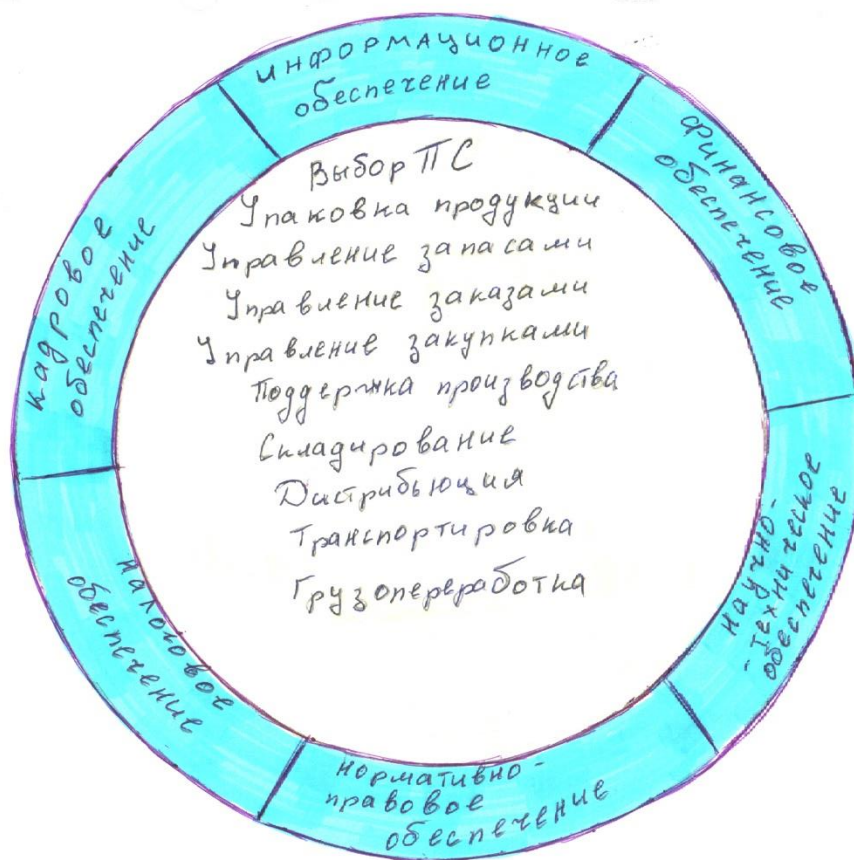


Рисунок 1 – Взаимодействие элементов микро и макрологических и макрологических транспортно-логистических систем

Макрологическую систему можно рассматривать как обеспечивающую, а микрологическую как функциональную подсистему в общей транспортно-логистической системе, так как макроуровень создает условия для функционирования микроуровня.

Исходя из элементов транспортно-логистической системы можно сформировать модель процесса взаимодействия этих элементов между собой. Данный процесс отражен на рисунке 2.

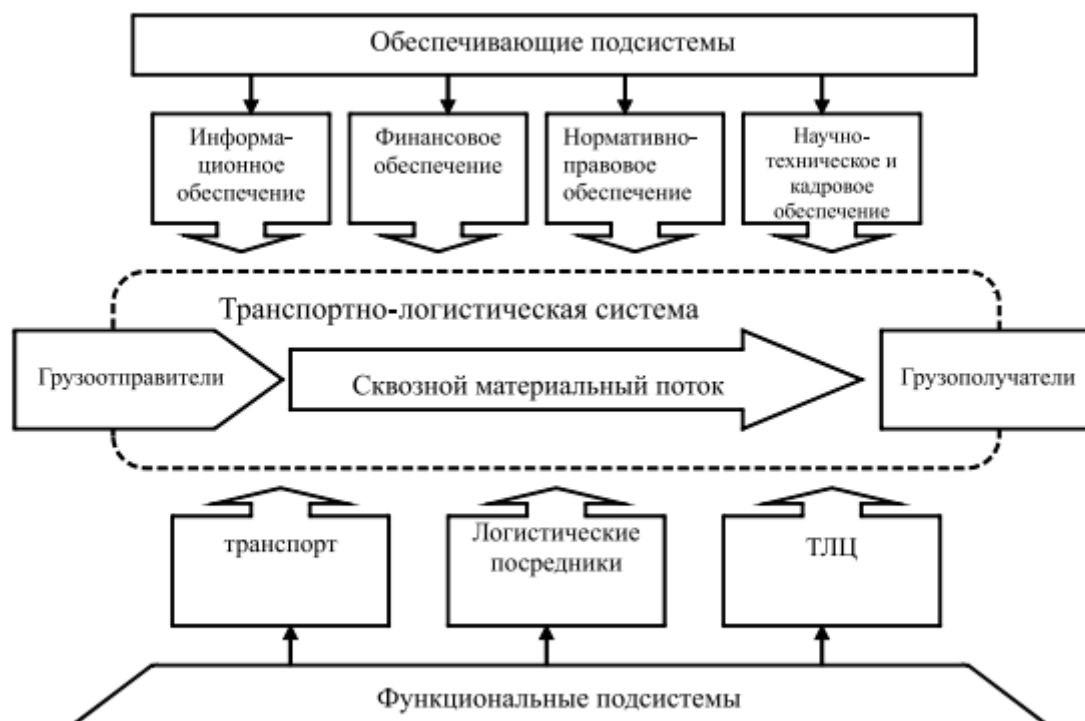


Рисунок 2 – модель процесса транспортно-логистической системы

Согласно рисунку на транспортно-логистическую систему воздействуют обеспечивающая и функциональная подсистемы что позволяет сделать вывод о том, что транспортно-логистическая система обладает способностью к адаптации в постоянно меняющейся внешней среде и созданию кооперированного экономического результата большей ценности, чем ценность отдельного результата функционирования звена.

Несмотря на достаточную простоту системы четкого общепризнанного определения транспортно-логистической системы не существует. В том или ином определении на первый план выходит один или несколько элементов.

Транспортно-логистическая система - это взаимодействующие на принципах безопасности и саморегулирования транспортные звенья (элементы) с едиными ресурсами, обеспечивающие высоко результативное взаимодействие грузоотправителей, экспедиторов, транспортных компаний и

грузополучателей на базе распределенной вычислительной сети и единых стандартов управления процессами [54].

Транспортно-логистическая система – единая совокупность всех видов транспорта с использованием бесперегрузочных (интермодальных) технологий, а так же объектов транспортной и логистической инфраструктуры, которые обеспечивают функционирование эффективной работы хозяйствующих субъектов улучшение условий и уровня жизни населению [41].

Транспортно-логистическая система – система конкурентного транспортного сервиса, предлагающая свободу выбора потребителям необходимых им услуг [45].

Транспортно-логистическая система – совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры вместе с материальными, финансовыми и информационными потоками между ними выполняющая функции транспортировки, хранения, распределения товаров, а так е информационного и правового сопровождения товарных потоков.

Таким образом, наиболее подходящим определениям является последнее среди перечисленных, так как охватывает практически все составляющие элементы транспортно-логистической системы.

Транспортно-логистическая система как интегральный инструмент менеджмента позволяет бизнесу достигнуть стратегические, тактические и оперативные цели путем максимизации эффекта от управления материальными, информационными и финансовыми потоками. Это можно добиться путем использования инновации.

Инновации в логистике - это применение научных подходов и знаний в логистических услугах. Под инновациями в логистической системе понимаются инструменты, которые повышают эффективность логистических процессов и позволяют снизить различного рода издержки.

Сущность инновационного менеджмента логистики подразумевает деятельность, направленную на обеспечение конкурентоспособных позиций

на рынке. Этого можно добиться лишь качеством выполнения поставленных задач, т.е. доставка товарно-материальных ценностей с максимально низкими издержками в нужном количестве и качестве в установленное время.

Цели инновационного менеджмента логистики достаточно разнообразны и имеют то же направление, что и стратегические и тактические цели предприятия. В данном случае происходит объединение целей горизонтального и вертикального уровня управления.

Стратегия реализации инновационного менеджмента требует выполнения ряда задач, которые делятся на глобальные и локальные [72].

К глобальным задачам инновационного менеджмента транспортно-логистических систем относятся следующие [31]:

- создание комплексных, интегрированных систем материальных, информационных, а по возможности и других сопутствующих потоков;
- стратегическое согласование, планирование и контроль за использованием мощностей производства и обращения;
- достижение высокой системной гибкости;
- постоянное совершенствование логистической концепции в рамках избранной стратегии в рыночной среде.

Важную роль при решении глобальных задач играет временной фактор. Динамично изменяющаяся внешняя среда влияет на результат решения. В том случае, если среда изменяется быстрее, чем принимается решение, то в итоге мы получим отрицательный эффект.

Частные задачи инновационного менеджмента носят локальный характер, они более изменчивы и имеют ряд разновидностей [32]:

- максимальное сокращение времени хранения продукции;
- сокращение времени перевозок;
- рациональное распределение транспортных средств;
- быстрая реакция на требования потребителей;
- оперативная обработка и выдача информации.

Локальные и глобальные задачи не должны выходить за рамки общих задач транспортно-логистической системы, среди которых выделяют:

- осуществление сквозного контроля над потоковыми процессами в логистических системах;
- разработка и совершенствование способов управления материальными потоками;
- многовариантное прогнозирование развития событий;
- стандартизация требований к качеству логических операций;
- выявление несбалансированности между потребностями рынка в логистических операциях и возможностями логистической системы;
- выявление центров возникновения потерь материальных и нематериальных ресурсов;
- оптимизация технической и технологической структуры организации.

Основными методологическими принципами формирования и функционирования транспортно-логистических систем являются следующие:

- системности;
- комплектности и целостности;
- адаптивности;
- интегрированности;
- конкретности;
- надежности.

Принцип системности состоит из большого числа подсистем, которые имеют строгую иерархию. Основными элементами являются цепочки поставок, которые представляют собой также – сложные системы, а элементы – это производители, посредники, потребители [36].

Принцип комплектности и целостности подразумевает под собой то, что определенные качества, присущие лишь транспортно-логистической системе в целом, не свойственны ни одной из ее подсистем в отдельности. Система не сводится к простой совокупности подсистем. Расчленяя ее на

отдельные составляющие и изучая каждую из них в отдельности, не представляется возможным оценить свойства системы в целом [42]. Наличие этих качеств показывает, что свойства системы хотя и зависят от свойств ее элементов, но не определяются ими полностью.

Принцип адаптивности. Все транспортно-логистические системы находятся в постоянно изменяющихся условиях: в результате изменения законодательства, политической и экономической среды, конкуренции и т. д. Этот принцип влияет на то, что большинству систем приходится постоянно адаптироваться к изменяющимся условиям функционирования.

Принцип интегрированности. Для того чтобы добиться максимальной эффективности функционирования всей логистической системы, необходимо сделать так, чтобы все элементы в ней действовали как единое целое. Можно выделить два уровня интеграции логистической системы [36].

На первом уровне происходит интегрирование элементов, которые входят в транспортно-логистическую сеть.

На втором уровне интеграции происходит процесс объединения всех логистических операций, выполняемых на предприятии в одну общую систему.

Исходя из этого, можно выделить тянущую и толкающую логистические системы [48].

Для тянущих систем характерно то, что весь процесс планирования движения материального потока основывается на спросе, который исходит от потребителей продукции.

Для толкающих систем характерно то, что весь процесс планирования движения материального потока основан на том, что мы можем закупить у наших поставщиков.

Принцип конкретности. Подразумевает под собой четкое определение конкретного результата деятельности всей транспортно-логистической системы в соответствии с техническими, экономическими и другими требованиями. Для определения четких целей функционирования

транспортно-логистической системы необходимо определить стратегию предприятия [45].

Принцип надежности. Обеспечение выполнения этого принципа является одним из важных приоритетов для всей транспортно-логистической системы, так как это позволяет обеспечить безотказность и безопасность движения материального и информационного потоков.

Суть инновационного менеджмента можно определить как изучение транспортно-логистических систем в движении и развитии, что является важным подспорьем для выявления закономерностей и фактов, которые иначе бы остались незамеченными [31].

Такое свойство транспортно-логистических систем как устойчивость играет важную роль при оценке работоспособности систем, однако она тесно связана процессами систем и их динамичностью.

1.2 Исследование особенностей и проблем управления инновационным развитием транспортно-логистической системы

Для решения существующих проблем необходимо применять инновационные пути развития транспортно-логистической системы.

Транспортно-логистические инновации в теоретическом плане основываются на четырех логистических концепциях, представляющих собой исходную базу разработки гибких логистических моделей различных направлений производственно-хозяйственной деятельности.

В качестве постулатов транспортно-логистических концепций приняты следующие [38]:

- концепция общих логистических издержек – определение дифференцированных логистических издержек;
- концепция реинжиниринга бизнес-процессов в логистике – выявление взаимосвязи между функциями и степени посредничества и сотрудничества;

- концепция интегрированной стратегии логистики – качество обслуживания потребителей на базе прогноза спроса и предложения;

- логистическая концепция управления полной цепью поставок – организация всего процесса товародвижения – от начального поставщика до конечного потребителя.

Логистические инновации, как направление логистической деятельности, рассматривают нововведения во всем комплексе логистики, и в этой связи предусматривают дополнение существующего и разработку нового инструментария (методов, критериев, показателей) в области методического обеспечения логистики, используемой в организации и управлении материальным производством и сферой услуг, а также усовершенствование операций и процедур, применяемых в логистических бизнес-процессах [32].

При этом логистические инновации, испытывая необходимость регулярной реновации технических средств, активно влияют на развитие научно-технического прогресса, что стимулирует научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР) в области новой техники, технологии и материалов, применяемых в логистических бизнес-процессах.

В связи с тем, что при формировании логистических цепей на базе разработанных инноваций возникают альтернативные варианты их построения, то появляется необходимость оценивать эти варианты с позиции экономической целесообразности. Одновременно уже сформированные и функционирующие логистические цепи во многих случаях подлежат определенной корректировке при появлении нововведений, которые следует учитывать и реализовывать на практике.

Следовательно, для принятия оптимального варианта решения по формированию или корректировке логистических цепей возникает потребность проведения конкретного исследования с позиции использования логистических инноваций в цепях поставок. Этапы проведения такого исследования сводятся к ряду типовых процедур [31]:

- обоснование проведения исследования – выявление проблемы, постановка проблемы, формирование целей исследования, анализ проблем, определение задач исследования, построение математических моделей;
- создание базы данных исследования – установление перечня данных, выявление источников информации, сбор исходных данных, систематизация и обработка данных, анализ информации;
- поиск оптимальных логистических решений – решение математической модели, синтез оптимального решения, выводы и рекомендации, принятие решения, реализация принятого решения, оценка полученных результатов, корректировка принятого решения.

Логистические инновации носят, как правило, перманентный характер, поэтому принятие решения постоянно подвергается корректировке (заключительная процедура этапов проведения исследования).

Принятие корректирующего решения или управленческого воздействия на процесс товародвижения основывается, прежде всего, на сопоставлении различных критериев оценки функционирующего варианта организации цепи поставок и потенциально видоизмененного варианта с прогнозированием возможных последствий. Отыскание корректирующего решения осуществляется на основе определения области компромиссов и выбора критериев оптимальности.

Исходя из приведенного выше, следует отметить, что не все логистические инновации с точки зрения экономической целесообразности могут повлиять на корректирующее решение в уже функционирующих цепях поставок. Если изменения внешней логистической среды с позиции инноваций не столь существенны, то корректировка принятого ранее решения может быть произведена только, по так называемым отклонениям, от выбранной организации процесса товародвижения. Одновременно эти же инновации могут быть эффективны при формировании первоначальных логистических цепей поставок продукции.

Перечень задач логистических инноваций и подходов к их реализации определяются исходя из уровней формирования цепей поставок: уровень предприятия или организации, внутриотраслевой уровень, межотраслевой уровень, межнациональный уровень. Инновации в логистических бизнес-процессах, осуществляемых на уровне предприятия или организации, носят, как правило, локальный характер, если не связаны с внешней средой – поставщиками, посредниками, потребителями, транспортными компаниями, распределительными складами, таможенными и другими организациями. Поэтому, внедрение инноваций в микрологистических цепях зависит от внутренних проблем, или, наоборот, от существующих реальных возможностей реализации инноваций [32].

При наличии большого количества элементов в системе возникают проблемы как на уровне элементов, так и на уровне связей между элементами.

На уровне элементов выделяются следующие проблемы:

- низкий уровень достоверности существующих информационных систем;
- низкий уровень финансирования развития предприятий как в стандартном, так и в инновационном направлении;
- неразвитость нормативно-правовой базы;
- низкий уровень подготовки кадров;
- медленно развивающаяся научно-техническая составляющая приводящая к негативным воздействиям на окружающую среду;
- отставание в формировании транспортной инфраструктуры.
- недостаточный уровень производственно-технологической базы.
- слабое развитие промышленности по производству тары, упаковки.

Достаточно серьезной проблемой является подготовка кадров в области логистики. Необходимо скорейшее внедрение логистического мышления в практику работы менеджеров высшего и среднего уровня, персонала различных предприятий и т. д. Необходимы интенсивная подготовка кадров

по специальности «Логистика», переподготовка и повышение квалификации в этой области персонала среднего и высшего менеджмента.

Научно-технологические предпосылки связаны с совершенствованием систем управления материальными ресурсами, в частности с автоматизированием контроля за внутрипроизводственными процессами.

Для решения проблем нехватки квалифицированных кадров и развития научно-технической составляющей необходимо создать специализированные инновационные логистические бизнес-центры; отраслевые научно-исследовательские институты и подразделения функциональных подсистем логистики; научно-исследовательские подразделения высших учебных заведений; консалтинговые центры, проводящие исследования действующих и оценку новых логистических проектов; общественные логистические структуры – международные, национальные и региональные ассоциации логистики.

Помимо вышеперечисленного должны рассматриваться направления исследования инновационных процессов в логистике – позиция Государственного университета управления. Данное направление исследования рассматривает инновационный процесс в логистической деятельности в виде понятия «новации в логистике». При этом под данным термином понимаются новации, осуществляемые в логистических бизнес-процессах. Здесь следует отметить, что классическое определение бизнес-процесса представлено как совокупность различных видов деятельности или цепочки работ (операций, процедур, функций), которые, вместе взятые, создают результат (продукт, услугу), имеющий ценность для потребителя.

Однако, наиболее значимой проблемой выступает неразвитость нормативно-правовой базы, так как не все аспекты перевозки грузов и пассажиров рассматриваются в полном объеме. Зачастую вся нормативно-правовая база трактуется перевозчиками индивидуально, то есть отсутствует всеобщая трактовка законов и подзаконных актов.

Правовое обеспечение логистики - комплекс и/или процесс осуществления организационных мероприятий определяемых действующими нормами международного и национального права, выполнение которых в определенной совокупности и последовательности позволяет законным образом содействовать достижению поставленных логистических целей и решению требуемых логистических задач в установленный срок с минимальными издержками для исполнителя логистических действий, а также вовлеченных в это действие физических и юридических лиц при минимуме отрицательного воздействия на окружающую среду и безусловное соблюдении гарантированных Конституцией Российской Федерации прав и свобод физических лиц, вовлеченных в логистический процесс.

Правовое обеспечение логистики включает деятельность, как внутри страны, так и за рубежом, по разработке новой законодательной базы и заключению международных соглашений, направленную на совершенствование логистической деятельности в стране и за ее пределами при сохранении приоритета интересов Российской Федерации, ее граждан и союзников.

Помимо федерального законодательства, имеется законодательство субъектов РФ, которое строится по тому же принципу, что и федеральное, и принимается по вопросам, отнесенным Конституцией РФ к ведению субъектов РФ.

Основой правового обеспечения логистики служит Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) кодифицированный свод федеральных законов Российской Федерации, регулирующих гражданско-правовые отношения. ГК РФ имеет приоритет перед другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами в сфере гражданского права.

Из всей совокупности статей ГК РФ, образующих фундамент правового обеспечения логистики, следует выделить следующие главы:

- 39 "Возмездное оказание услуг",

- 40 "Перевозка",
- 41 "Транспортная экспедиция",
- 46 "Расчеты",
- 47 "Хранение",
- 48 "Страхование"
- 49 "Поручение".

Среди основных нормативных документов, регулирующих внутренние перевозки грузов и пассажиров, а также деятельность соответствующих видов транспорта следует указать:

- Гражданский кодекс РФ;
- Устав железных дорог РФ;
- Устав автомобильного транспорта РФ;
- Кодекс торгового мореплавания РФ;
- Устав внутреннего водного транспорта РФ;
- Воздушный кодекс РФ;
- Правила перевозок грузов на различных видах транспорта;
- Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности на различных видах транспорта;
- Закон РФ «О безопасности дорожного движения»;
- Закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (находится на рассмотрении в Государственной Думе РФ).

Помимо вышеперечисленных источников права в области перевозок также могут быть постановления пленумов Верховного Суда РФ и ВАС РФ, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров.

Конституция РФ занимает определяющее положение по отношению ко всем другим законам.